

1971 சூலை 21]

வருவாய்.

1970-ம் ஆண்டு ஏப்பரல் திங்கள் 1-ஆம் நாளிலிருந்து 1971-ம் ஆண்டு மார்ச்சு திங்கள் 31-ஆம் நாள்வரை ரூ. 21.81 கோடி வருவாய் கிடைத்தது. முந்தைய ஆண்டில் (1969-70) இந்த வருவாய் ரூ. 19.46 கோடியாக இருந்தது.

பொது.

அண்மை ஆண்டுகளில் போக்குவரத்துத் துறையில் சீரான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டு வருகிறது. சட்டமன்றப் பேரவையில் நடக்கும் இவ்விவாதத்தின்போது, போக்குவரத்து ஒழுங்குமுறைகளையும், போக்குவரத்து வசதிகளையும் மேம்படுத்தும் வகையில் தெரிவிக்கப்படும் கருத்துக்களை அரசு வரவேற்கும்.

இணைப்பு 2.

[522 -ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்து, 1970-71.

பொது.

1. தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்து மக்கள் பணியில் 23 ஆண்டுகளைக் கழித்த பின்னர் 1970 ஆம் ஆண்டில் தனது பணியின் 24-வது ஆண்டில் அடியெடுத்து வைத்தது. உலகப் போருக்குப்பின் தாட்டினைச் சீர்படுத்துவதை ஆராய்வதற்காக நியமிக்கப்பட்ட மத்திய குழு பொதுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு அரசுக்குச் சொந்தமாகவும், அரசால் நிர்வகிக்கப்படுவதாகவும் இருக்க வேண்டுமென 1944 டிசம்பர் திங்களிலேயே பரிவுரை செய்தது. இப் பரிவுரையின்பொட்டி தமிழ் நாட்டில் உள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்று 1946 டிசம்பரில் அரசு முடிவு செய்தது. 1947 மார்ச் திங்களிலேயே, சென்னை மாநகரில் அப்போதிருந்த 239 தனியார்ப் பேருந்துகட்குக் கூடுதலாக, 30 பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் 1947-ம் ஆண்டு அக்டோபரில் இறுதியாகச் செயலுக்கு கொண்டுவரப்பட்டு, ஒவ்வொரு திங்களிலும் கூடுதலான பேருந்துகள் விடப்பட்டன. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தங்களது பேருந்து போக்குவரத்துக் களை நிறுத்திக்கொண்டு வந்தனர். படிப்படியாக 1948 ஜூலைத் திங்களில் சென்னை மாநகரில் உள்ள நகரப்பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. மாநிலங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டதின் விளைவாக கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் முன்பே நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் பணிகள் 1956 ஆம் ஆண்டு இத்துறையின் தனிக்களையாகச் சேர்க்கப்பட்டன.

2. முதல் நெடுந்தொலை கடுவியைப் போக்குவரத்து சீர்வசதியுடன் 1959 ஆகஸ்டில் தொடங்கப்பட்டது. 120 மைலுக்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித் தடங்களிலும் போக்குவரத்துத்

[1971 ஜூலை 21]

துறையின் விரைவுப் பேருந்துகளை விடவேண்டும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் அது தொடங்கப்பட்டது. அவ்வப்போது நெடுந்தொலை வழித்தடங்கள் பல தொடங்கப்பட்டன. தற்போது, இம்மாதிலத்தின் மாவட்டத் தலைமையிடங்கள் அனைத்தும் போக்குவரத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியினால் இணைக்கப்பட்டுள்ளன.

3. பயணிகள் பேருந்துப்போக்குவரத்தை படிப்படியாக நாட்டுடைமையாக்கும் நோக்கத்துடன் தனியார்ப் பேருந்து உரிமையாளர்களின் உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடைகையில், அவர்களது கீழ்க்கண்ட வகை வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கி, தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் பேருந்துகளை அவற்றில் ஓட்டுவதென 1967 ஜூன் திங்களில் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது:—

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும் சாதாரண கடுவிகைப் போக்குவரத்துக்கள்;

(ஆ) சென்னை மாநகரிலிருந்து வெளிச் செல்கிற, சென்னை மாநகருக்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் அனைத்தும் (அவற்றின் நீளம் என்னவாக இருப்பினும்);

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்—அந்த மாவட்டத்திலிருந்து வெளிச்செல்கிற, அதற்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் உட்பட.

மேற்குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்து போக்குவரத்துப் பணியை மேம்படுத்தும் பணிகள் அனைத்தும் போக்குவரத்துத் துறையே மேற்கொள்ள வேண்டும் என்றும் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள அனுமதிச் சீட்டுக்களின் செல் திறன் கால அளவு முடிகையில் இந்த வழித்தடங்கள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும் என்பது கொள்கையாக இருக்கவேண்டும் என முடிவு செய்யப்பட்டது. மேற்குறிப்பிட்ட கொள்கையின்கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட முதல் வழித்தடம் சென்னை—ஆரணி வழித்தடமாகும். 1967 ஆகஸ்ட் 1-ம் நாள் முதல் அதில் அரசு போக்குவரத்துப் துறைப் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. இக் கொள்கையையொட்டி 1970 மார்ச் 31-ம் நாளுக்குள் 419 பேருந்துப் பணிகள் அரசால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. 1970-71-ஆம் ஆண்டில் 54 பேருந்துப் பணிகள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டன.

4 தொழில்துறை, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 68-C பிரிவின் கீழ் வரைவுத் திட்டங்களை வெளியிட்டு வந்தது. மறுப்புக்களைக் கேட்ட பின்னர், அச்சட்டத்தின் 68-D பிரிவின் கீழ் இந்த வரைவுத் திட்டங்கள் உள்துறையால் இறுதி வடிவம் கொடுக்கப்படுகின்றன. 68-C பிரிவின் கீழ் திட்டங்களைத் தொடக்க நிலையில் வெளியிடும் அதிகாரங்களை அரசுப் போக்குவரத்து இயக்குநருக்கு அளித்து அரசு 1969 மே திங்களில் ஆணைகள் பிறப்பித்தது.

1971 சூலை 21]

தற்சமயம் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் அதிகாரம் VI A பராமபட்சம் உடையதென சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தில் ரிட் மனுக்கள் போட்டிருக்கிறார்கள். இவைகளையும் சேர்த்து, பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்குவதை எதிர்த்து இப்பொழுது 268 ரிட் மனுக்கள் உயர் நீதி மன்றத்தில் முடிவுறுது உள்ளன. நீதிமன்றம் பெரும்பாலான வழக்குகளில் வரைவுத் திட்டங்கள் அல்லது ஒப்பளிப்புத் திட்டங்களைத் தடுத்து வைத்துப் பேருந்துகளை இயக்கத் தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டு தனியார் துறை உரிமையாளர்களுக்கு வழங்க உத்தரவு கொடுத்தது.

5. தனியார் துறைப் பேருந்துப் பணியாளர், அரசு அந்தந்த வழித்தடங்களை மேற்கொண்டதன் பலனாக வேலையிழந்த போதிலும் அவர்கள் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணி செய்வதற்குத் தகுதியுடையவர் என்று கண்டறியப்பட்டால் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைப்பணியில் எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன. இவர்கள் பணி குறித்த தகவல்களை வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் சரி பார்த்து அரசுப் பேருந்து போக்குவரத்துப் பணித்துறைக்கு அனுப்புகின்றனர். அவர்கள் அளிக்கும் தகவல்களின் அடிப்படையிலேயே தனியார் பேருந்து பணியாளர் இத்துறையில் எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றனர்.

பணிமனைகள்.

6. இதுவரை சென்னை வட்டாரத்திலும், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும் பேருந்துப் பணிகளை இயக்கி வருவதிலும் ஒரு சில நீள்தொலை விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கி வருவதிலும் கவனம் செலுத்தி வந்த இத்துறை பேருந்து வழித்தடங்கள் நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்டதன் காரணமாக இம்மாநிலம் முழுவதிலும் பல்வேறு வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டியிருந்ததால் பெரியதொரு நிறுவனமாக மாறிவிட்டது. இதற்கான வசதிகளைச் செய்துகொடுப்பதற்காகத் திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர், ஆகிய இடங்களில் தலைமைப் பணி மனைகள் நிறுவப்பட்டன. இவை ஒவ்வொன்றும் முறையே திருச்சிராப்பள்ளி-தஞ்சாவூர், மதுரை-இராமநாதபுரம், சேலம்-தருமபுரி, கோயம்புத்தூர்-நீலகிரி ஆகிய மாவட்டங்களில் பேருந்துப் பணிகளைக் கவனித்து வருகின்றன. இந்த மாவட்டங்களிலுள்ள துணைப் பணிமனைகள் இந்த நான்கு இடங்களிலுள்ள தலைமைப் பணிமனைகளின்கீழ் இயங்கி வருகின்றன.

7. கீழ்க்கண்ட இடங்களில் துணைப் பணிமனைகள் கட்டுவதற்கான வேலைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன:--

- (1) திருவண்ணாமலை;
- (2) ஆரணி;
- (3) சிதம்பரம்;
- (4) தருமபுரி;
- (5) மேட்டூர்.

[1971 சூலை 21]

காஞ்சிபுரத்தில் முழு அளவில் பணிமனை ஒன்றைக் கட்டுவதற்காக நகராட்சி பரிந்துரைத்த நிலம் (பேருந்து நிலையத்துக்கருகில்) போதாதாகையால் பேருந்து நிலையத்தருகில் பணிமனை கட்டுவது கைவிடப்பட்டது. அதற்குப் பதிலாக காஞ்சிபுரம் பேருந்து நிலையத்தில் இருந்து 1½ மைல் தொலைவில் உள்ள ஓரிக்கை கிராமத்தில் உள்ள சர்க்கார் தரிசு நிலம் கைவசப்படுத்தப்பட்டது. பழனியில் பணிமனைக்காக நிலத்தைக் கையகப்படுத்தும் செயற் குறிப்புகள் முடிவடையும் தறுவாயில் உள்ளன. துணைப் பணிமனைகளைக் கட்டுவதற்காக உளுந்தூர்பேட்டை, ஈரோடு, குன்றத்தூர், பூவிருந்தவல்லி, திருவள்ளூர், திருத்தணி, பொன்னேரி, ஊத்துக்கோட்டை, மகாபலிபுரம், திருப்பத்தூர், விருதுநகர், புதுக்கோட்டை, சத்தியமங்கலம், பொள்ளாச்சி, உத்தம்பாளையம், கொடைக்கானல், திருச்செந்தூர் ஆகிய இடங்களில் தகுந்த நிலங்களைப் பெறுவதற்காக நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

8. சென்னை மாநகரில் ஓடும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை மிகவும் அதிகரித்துள்ளதால் அவைகளைப் பராமரிப்பதற்கான வசதிகளை அதிகப்படுத்துவதற்காக வடசென்னையில் (மாதவரம்) பணிமனை ஒன்று கட்டப்பட்டுள்ளது. இப்பணிமனை 4—5—1970 அன்று திறக்கப்பட்டது. அசோக் நகரில் ஒன்று, அண்ணாநகரில் ஒன்று, வியாசர்பாடியில் ஒன்று ஆக 3 பணிமனைகள் கட்ட முன்னேற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. விட்டுவசதி வாரியம் அங்குள்ள நிலங்களை ஒதுக்கியுள்ளது. அசோக் நகரில் வேலை துவங்கப்பட்டது. தங்கசாலை, பொம்பூர், அயன்புரம், அம்பத்தூர் ஆகிய இடங்களில் பேருந்து நிலையங்கள் கட்ட முன்னேற்பாடு செய்யப்பட்டது.

வட்டாரங்கள்.

9. இத்துறையின் செயலாட்சி எல்லா மாவட்டங்களிலும் விரிவடைந்து விட்டதால் நிர்வாக முறையை மேலும் வலுப்படுத்தியும், சீர்படுத்தியும் அமைப்பதற்காக இந்தத்துறை நான்கு வட்டாரங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. அவ்வாவது (1) கன்னியாகுமரி, (2) சேலம், (3) திருச்சிராப்பள்ளி, (4) சென்னை. மேற்கண்ட ஒவ்வொரு வட்டாரமும் ஒரு கூட்டு இயக்குநரால் கண்காணிக்கப்படுகிறது. இந்த வட்டாரங்களில் பேருந்துகள் சீரிய முறையில் ஓட்டப்படுவதற்கு அந்தந்தக் கூட்டு இயக்குநர் பொறுப்பாளியாக்கப்பட்டுள்ளார்.

ஏலக் குழு.

10. துறையைச் சேர்ந்தவையும் பயன்படுத்தத் தகுதியற்றவை என ஒதுக்கப்பட்டவையுமான பேருந்துகளுக்குத் தக்க மதிப்பிட்டு, சரியான விலையைக் கணக்கிட்டு, அவற்றை ஏலத்தில் விடுவதற்காக சட்டமன்றத்தின் மூன்று உறுப்பினர்களும், துறையின் அதிகாரிகளும் அடங்கிய குழு ஒன்று அரசினால் ஏற்படுத்தப்பட்டது.

1971 சூலை 21]

அக்குழு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கொருமுறை கூடுகிறது. உதவாதவை என்று ஒதுக்கப்பட்ட பேருந்துகளை இக்குழு பார்வையிடுகிறது. மேலும் அந்த வண்டிகள் ஏலம் விடப்படும்போது இக்குழு நேரில் அந்த ஏலத்தைக் கண்காணிக்கிறது.

11. பேருந்துகளில் விளம்பரம் வெளியிடுவது 1970-71-ம் ஆண்டிலும் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்டது. இதன்மூலம் தற்போது ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 2 லட்சத்துக்கு மேலாக வருவாய் கிடைக்கிறது.

நிதிநிலை.

12. இத்துறையின் நிதிநிலை விவரங்கள் சுருக்கமாகக் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

ஆண்டு.	மூலதன முதலீடு			மொத்த வருவாய்.
	ஆரம்ப இருப்பு.	இந்த ஆண்டில் சேர்க்கைகள்.	இறுதி இருப்பு.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		(ரூபாய் லட்சத்தில்.)		
1969-70 ..	16,67.16	1,46.72	18,13.88	17,95.11
1970-71 ..	18,13.88	1,91.85	20,05.73	19,12.57
(எதிர்பார்க்கப்படுவது).				
	மொத்தச் செலவு.	நிகர வருவாய்.	பயணிகள், வசதி நிதி, வளர்ச்சி நிதி, தேய்மான நிதி, தொழிலாளர் வீட்டு வசதி நிதி ஆகியவற்றிற்குத் தொகை வழங்கல்.	நிகர ஆதாயம் (+) அல்லது இழப்பு (—)
	(6)	(7)	(8)	(9)
		(ரூபாய் லட்சத்தில்)		
1969-70 ..	16,43.09	1,52.02	1,96.52	(—) 44.50
1970-71 ..	17,89.29	1,23.28	2,06.50	(—) 83.22
(எதிர்பார்க்கப்படுவது)				

13. 1969-70-ல் ரூபாய் 44.50 லட்சம் இழப்பு ஏற்பட்டது குறித்துப் பிரிவுவாரி விவரங்கள் பின்வருமாறு—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
(1) அரசு பேருந்து போக்குவரத்து, சென்னைக் கிளையும் நெடுந்தாரப் போக்குவரத்துப் பணியும்,	(—) 53.30
(2) அரசு போக்குவரத்து மத்திய பணிக்களரி, குரோம் பேட்டை.	(+) 2.05
(3) அரசு பேருந்து போக்குவரத்து, கன்னியாகுமரிக்கிளை.	(+) 2.44
(4) இராணித்தோட்டம் பணிக்களரி	(+) 4.31
	(—) 44.50

[1971 சூலை 21]

துறையின் சென்னைக் கிளையிலும், நீள் தொலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகளிலும் முந்திய ஆண்டில் ரூ. 44.37 லட்சம் இழப்பு ஏற்பட்டிருக்க, இந்த ஆண்டில் ஏற்பட்ட இழப்பு ரூ. 53.30 லட்சமாகும். செலவு அதிகரித்துள்ளதே அதற்கு காரணம். 15-9-1969 முதல் நாட்படி, இரவு நேரப்படி, விடுமுறை ஊதியம், முதலியவைபற்றிய உயர் அதிகாரக்குழு பரிவுரைகள் நிறைவேற்றப்பட்டதும், முதலீட்டின் மீதுள்ள வட்டிக் கணக்கிடும் முறையை மாற்றியமைத்ததும் இந்த இழப்பு அதிகரிப்புக்கு முக்கிய காரணம் ஆகும். இதனால் ரூ. 32 லட்சம் அதிக செலவு ஏற்பட்டது. அதிகரித்த வருவாய் காரணமாக கூடுதல் செலவு ஓரளவு சரிக்கட்டப்படுகிறது. இந்த ஆண்டில் திங்கள் ஒன்றுக்கு ஒரு பேருந்துமலம் கிடைத்த வருவாய் ரூ. 7,017 ஆகும் (முந்திய ஆண்டில் வருவாய் ரூ. 6,751 ஆக இருந்தது).

கன்னியாகுமரி கிளையைப் பொறுத்தவரையில், முந்திய ஆண்டில் ரூ. 4.44 லட்சம் ஆதாயம் ஏற்பட்டிருக்க இந்த ஆண்டில் ரூ. 2.44 லட்சம் ஆதாயம் கிட்டியது. இந்த ஆண்டில் திங்கள் ஒன்றுக்கு ஒரு பேருந்துமலம் கிடைத்த வருவாய் ரூ. 7,228 ஆகும். (முந்திய ஆண்டில் வருவாய் ரூ. 6,958 ஆக இருந்தது) உயர் அதிகாரக்குழு பரிவுரைகள் நிறைவேற்றப்பட்டதினாலும், குறைந்த ஆதாயம் கிட்டியுள்ளது.

14. 1970-71-ல் எதிர்பார்க்கப்படும் ரூ. 83.22 லட்சம் இழப்புப் பற்றிய பிரிவுவாரி விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

(ரூபாய்
லட்சத்தில்).

(1) சென்னைக் கிளையும் நீள்தொலைப் போக்குவரத்துப் பணியும்.	(—)	75.23
(2) அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி குரோம் பேட்டை.	(+)	0.13
(3) கன்னியாகுமரி கிளை	(—)	10.17
(4) இராணித் தோட்டம் பணிக்களரி	(+)	2.05
	(—)	83.22

சென்னைக் கிளையிலும், நீள்தொலைப் போக்குவரத்துப் பணியிலும் முந்திய ஆண்டுடன் ஒப்பிட்டுக் காண்கையில் இந்த ஆண்டின் இழப்பு அதிகரித்துள்ளது. பின் வருமாறு செலவுகள் அதிகரித்துள்ளதே அதற்குக் காரணம் (1) உயர் அதிகாரக்குழு பரிவுரைகள் முழு அளவில் நிறைவேற்றப்பட்டது. (2) 1-4-1970 முதல் பிரத்தியேக சுட்டுப்படி ரூ. 10 எல்லா ஊழியர்களுக்கும் கொடுக்கப்பட்டது. (3) வெளியூர்ப் பணிகளில் ஒரு இருக்கைக்கு ரூ. 10 வீதம் மோட்டார் வண்டிகள் வரி உயர்த்தப்பட்டது. (4) பெட்ரோல் விலை உயர்ந்தது. (5) திருத்தப்பட்ட சம்பள விகிதங்களை அமுலாக்கியதன் விளைவாக ஊதியங்களில் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பு. இவையெல்லாம் சேர்த்து ரூ. 47.27 லட்சம் அதிக செலவு ஏற்படுத்தியது.

1971 சூலை 21]

கன்னியாகுமரி கிளையில் ரூ. 10.17 லட்சம் இழப்பு ஏற்பட்டதற்குக் காரணம் உயர் அதிகாரக்குழு பரிவுரைகள் முழு அளவில் நிறைவேற்றப்பட்டதும், பிரத்தியேக ஈட்டுப்படி ரூ. 10 எல்லா ஊழியர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டதும் திருத்தப்பட்ட சம்பள விகிதங்களை அமுலாக்கியதன் விளைவாக ஊதியங்களில் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பும் ஆகும்.

தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் சேம நிதிகள்

15. **தேய்மான சேம நிதி.**—பேருந்துகள் ஓடுவதன் விளைவாக அவற்றில் ஏற்படும் பழுதுகளைச் சரிபார்க்கவும் பயனற்றுப்போன இயந்திரப் பாகங்களுக்குப் பதிலாக புதியவற்றை வாங்கவும் ஆகும் செலவைச் சரிக்கட்டத் தேய்மான சேமநிதி ஒன்று உள்ளது. 1970-71-ல் மேற்படி நிதியில் சேர்க்கப்பட்ட தொகை, மேற்படி நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ஆகியவற்றைக் குறித்த புள்ளி விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1970 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று மேற்படி நிதியில் இருப்பில் இருந்த தொகை.	8,07.39
1970-71-ல் சேர்ந்த தொகைகள்	2,06.50
மொத்தம் ..	10,13.89
1970-71-ம் இந்திந்தியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை.	1,09.00
1971 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இந்த நிதியில் இருப்பு (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது).	9,04.89

துறைக்குச் சொந்தமான பேருந்துகளின் காரணமாகத் தேய்மான சேமநிதிக்கு மிகுதியான தொகைகள் சேர்க்கப்பட்டன. அது அரசால் பொதுக்கணக்கில் வைத்துவரப்படுகின்றது. அரசு ஈட்டுப் பத்திரங்களில் ஏற்கனவே ரூபாய் 38.50 லட்சம் முதலீடு செய்யப் பட்டுள்ளது.

16. **பயணிகள் வசதி நிதி.**—தொடக்கத்தில் ரூபாய் 3 லட்சம் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்து போக்குவரத்து நிறுவனம் வளர்ச்சியடைந்துகொண்டே போகையில் பயணிகளின் வசதிகளை மேம்படுத்த நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவே இந்த நிதி வகை செய்யப்பட்டது. 1965-ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் நாள்வரையில் இந்த நிறுவனத்தில் தனித்தனி பிரிவுகளிலிருந்து கிடைக்கும் நிகர ஆதாயத்திலிருந்து 5 சதவிகிதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்படவேண்டும் என்று இருந்தது. 1965-66 முதல் துறை முழுவதற்கும் அதாவது, பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதற்கும் கிட்டுகிற நிகர ஆதாயத்தில் 5 சதவிகிதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று முடிவு செய்யப்பட்டது.

[1971 சூலை 21]

1971 ஏப்ரல் 1-ல் உள்ளவாறு நிதி இருப்பு கீழே காட்டியுள்ள விவர அட்டவணையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்).
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருந்த இருப்பு ..	3·27
1970-71-ல் சேர்ந்த தொகை (நிதி இருப்புகள் மீது வட்டி).	0·23

மொத்தம் .. 3·50

1970-71-ல் இதிலிருந்து வாங்கிய தொகை

1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது). 3·50

1964 அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் தேதிக்கு முன்பு மேற்படி நிதி களை நிர்வகிப்பதில் இயக்குநருக்கு உதவி செய்வதற்கென, சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்குத் தனிச் சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் இருந்தன. சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்கான பயணிகள் வசதி நிதிக்கான சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப்பட்டதால் 1964 அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் நாள் முதல் சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளின் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப்பட்ட குழுக்களின் அலுவல்களையும் கவனித்து வந்துள்ளன.

17. வளர்ச்சி நிதி.—போக்குவரத்துத் துறையின் பெருகிவரும் தேவைகளை நிறைவேற்றுவதற்காக ரூபாய் 22.5 லட்சம் தொடக்கத் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் நிறுவப்பட்டது. 1965 மார்ச் 31-ம் நாள் வரையில் இத்துறையின் தனித்தனிப் பிரிவுகளின் நிகர ஆதாயத்தில் 33-1/3 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்பட வேண்டுமென்று விதிக்கப்பட்டிருந்தது. 1965-66 முதல் துறை முழுவதன் நிகர ஆதாயத்தில் அதாவது, பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதன் நிகர ஆதாயத்தில் 33-1/3 சதவீதம் நிதிக்கு வழங்கப்படுமென்று வகைசெய்யப்பட்டது.

1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இந்த நிதியின் தோராய இருப்பு குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு:—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1970-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ம் நாளன்று இருப்பு.	29·72
1970-71-ல் சேர்ந்த தொகை (நிதி இருப்புக்கள் மீது வட்டி).	2·08

மொத்தம் .. 31·80

1970-71-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை

1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு எதிர்பார்ப்பது. 31·80

1971 சூலை 21]

18. வீட்டு வசதி நிதி.—தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர் வீட்டு வசதி நிதி எனப்படும் நிதியை அரசு 1962-63-ல் நிறுவியது. இத்துறையின் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதியையும், ஏனைய வசதியையும் செய்து கொடுப்பதற்கான செலவுக்கு வகைசெய்வதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டும் தனிப்பட்ட முறையில் தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் நிகர வருவாயிலிருந்து இந்த நிதிக்குத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. இவ்வாறு செய்கையில் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை ஏற்றுக்கொண்ட பொறுப்புகளும், வீட்டுவசதிக்கான அதன் வேலைத்திட்டமும் கருத்தில் கொள்ளப்படுகின்றன. 1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இந்த நிதியில் இருக்கக் கூடிய இருப்பைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளிவிவரம் காட்டுகிறது :—

	ரூபாய் எட்சத்தில்).
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு ..	11.38
1970-71-ல் சேர்ந்த தொகை (நிதி இருப்புக்கள் மீது வட்டி).	0.80
மொத்தம் ..	12.18
1970-71-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை ..	..
1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).	12.18

தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்க்கான வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்காக, தண்டையார்பேட்டையிலும், குரோம்பேட்டைக்கு அண்மையில் உள்ள நெமிலிச்சேரி கிராமத்திலும், நாகர் கோயிலில் நீண்டகரை கிராமத்திலும் நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டது. கோயம்புத்தூர், தஞ்சை, மதுரை போன்ற முக்கியமான வெளியூர்களிலும் நிலம் பெறுவதற்கான ஏற்பாடுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. நாகர்கோயில், கோயம்புத்தூர், குரோம்பேட்டை ஆகிய இடங்களில் வீடு கட்டும் வேலை துவங்கப்பட்டது. தண்டையார்பேட்டையில் வேலை துவங்க இருக்கிறது.

19* விபத்து சேம நிதி.—முதன் முதலாக இந்நிதி 1951 நவம்பரில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்துகள் செல்கையில் எதிர் பாராமல் ஏற்படும் விபத்துக்களால் பாதிக்கப்பட்ட மற்றவர்கள் செய்து கொள்ளும் உரிமைக் கோரிக்கைகளுக்குச் சம்பந்தப்படுகிற செலவைச் சரிக்கட்டப் போதுமான நிதியைப் பேணி வருவதே இந்நிதியின் நோக்கமாகும்.

ஒவ்வோர் ஆண்டின் வருவாயிலிருந்து ஆண்டுதோறும் மொத்தமாக ரூ. 2,000 என்ற சீரான விதத்தில் அல்லது மேற்படி நிதியில் ரூ. 2 லட்சம் எஞ்சியிருப்பதற்கு அவசியமான வகையில் இவற்றில் எது குறைவோ அத்தொகை மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்பட்டது. பேருந்துகளை ஈட்டுறுதி செய்வது தொடர்பான விதிகளை 1965-ல் இந்திய அரசு திருத்தியது. இவ்விதிகளின்படி,

[1971 சூலை 21]

ஆண்டொன்றுக்கு வண்டி ஒன்றுக்கு ரூ. 100 அளிக்கப்பட வேண்டும். இதன்படி தற்போது இந்திதி அமைக்கப்பட்டுள்ளது. பழைய நிதியில் எஞ்சியிருந்த இருப்பு புதிதாக அமைக்கப்பட்ட நிதியில் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டது. 1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று மேற்படி நிதியில் இருக்கக்கூடிய இருப்புத்தொகையைக் கீழ்க் காணும் விவர அறிக்கையில் காணலாம் :—

(ரூபாய்
லட்சத்தில்).

1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு	0.39
1970-71-ல் சேர்ந்த தொகை	1.98
(வருவாயிலிருந்து கொடுக்கப்பட்ட தொகையும் நிதி இருப்புக்களில் கிடைத்த வட்டியும்.)	
மொத்தம் ..	2.37
1970-71-ல் இதிலிருந்து எடுக்கும் தொகை ..	1.98
1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது)	0.39

20. துயர் தணிப்புக் கருணை நிதி.— இந்நிதியை ஏற்படுத்த அரசு 1960 ஜூன் திங்களில் அனுமதி வழங்கியது. ஊழியர் எவரேனும் அல்லது அவரைச் சார்ந்திருப்போர் எவரேனும் இறக்க நேரிடின் அவரது சமீபச் சடங்குகளுக்கும், பெரும் விபத்துக்குள்ளான ஊழியரது உடனடியான செலவுக்கும், போக்குவரத்து துறைப் பேருந்துகளால் ஏற்படும் விபத்துக்களில் சிக்கிய ஏழைகளுக்கு, ஆதரவற்றவர்களுக்கு அல்லது அவர்களுடைய குடும்பத்தினருக்கு தொகை கொடுக்கவும் இந்நிதி பயன்படுத்தப்படுகிறது. தொடக்கத்தில் இந்நிதிக்கு ரூபாய் 1,000 செலுத்தப்பட்டது. அரசு தொடக்கத்தில் அனுமதித்த ரூபாய் 1,000 அளவிற்கு இந்நிதியின் இருப்புத் தொகை இருக்குமாறு செய்ய ஆண்டுதோறும் தொகை சேர்க்கப்படுகிறது.

1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருக்கக்கூடிய இருப்புத் தொகையைக் கீழ்காணும் விவர அறிக்கையில் காணலாம் :—

(ரூபாய்
லட்சத்தில்).

1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு	0.01
1970-71-ல் சேர்மானங்கள்	0.04
மொத்தம் ..	0.05
1970-71-ல் இதிலிருந்து எடுக்கும் தொகை ..	0.04
1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).	0.01

1971 சூலை 21]

பேருந்து செயல்படுவதால் ஏற்படும் பலன்கள்

21. ஒரு போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் திறன், போக்குவரத்துப் பணிக்கென வழங்கப்படும் பேருந்துகளின் சதவீதத்தையும் சாலைகளில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகளின் சதவீதத்தையும் பொறுத்ததாகும். துறை முழுவதற்குமாக, செயல்படும் திறன், சாலையில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகள் இவைபற்றிக் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

ஆண்டு.	சராசரி பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	செயல்பட சராசரியாக வழங்கிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	செயல்படும் திறன்.	சாலையில் ஓட்டப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கைக்குச் சாலையில் ஓட்டப்பட்டுள்ளவற்றின் சதவீதம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
			சதவீதம்		சதவீதம்
1969-70	1,961	1,784	91	1,691	86
1970-71	2,019	1,878	93	1,764	87

(எதிர்பார்ப்பது).

22. இவ்வாண்டில் புதிதாகச் சேர்க்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அவை பயணம் செய்த மைல்கள், வசூல் முதலியவை குறித்த விவரங்கள் கீழே உள்ள புள்ளிவிவர அறிக்கையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

	1969-70.	1970-71.
(1) ஆண்டுத் தொடக்கத்தில் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	1,946	1,978
(2) நெருக்கியவை	29	150
(3) மாற்றியமைக்கப்பட்டவை	192	205
(4) ஆண்டு முடிவில் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	1,975	2,125
		(எதிர்பார்க்கப் படுவது).
(5) பயணம் செய்த மைல்கள்	1,578.35 (லட்சம்).	1,720.15 (லட்சம்).
		(எதிர்பார்க்கப் படுவது).
(6) சராசரி நான் வசூல் ரூ. 4.09 (லட்சம்).		ரூ. 4.40 (லட்சம்).
		(எதிர்பார்க்கப் படுவது).

[1971 சூலை 21]

23. (1) சென்னை மாநகரப் பணியில் கீழ்காணும் புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடப்பட்டன—

(i) 58-D உயர்நீதி மன்றம்—திருக்கண்டலம்.

(ii) 23-C அடையாறு—தாக்கர் சத்திரம்.

(iii) 21-K பாரிமுனை—பட்டினப்பாக்கம்.

1 பேருந்து.

4 பேருந்துகள்

3 பேருந்துகள்
(ஒரு தொடர் பேருந்து உட்பட).

(2) கீழே கூறப்பட்டுள்ள வழித்தடங்களில் எண்ணிக்கை பெருக்கப்பட்டது—

(i) வழித்தடம் எண் 6 .. எம்.யூ.சி.—சங்க சாவடி.

1 நிற்பார் பேருந்து அதிகரிக்கப் பட்டது.

(ii) வழித்தடம் எண் 6-சி .. ஷே

1 நிற்பார் பேருந்து அதிகரிக்கப் பட்டது.

(iii) வழித்தடம் எண் 37-B .. பெரம்பூர்—வட பழனி.

ஷே

(iv) வழித்தடம் எண் 37-C .. இ.பெ.தொ.—வட பழனி.

ஷே

(v) வழித்தடம் எண் 18-B .. பாரிமுனை—கோட்டூர்

2 பேருந்துகள் அதிகரிக்கப் பட்டன.

(vi) வழித்தடம் எண் 29-A .. பெரம்பூர்—திருவல்லிக்கேணி

1 பேருந்து அதிகரிக்கப் பட்டது.

(3) கீழ்காணும் வழித்தடங்கள் நீட்டிக்கப்பட்டன—

(i) வழித்தடம் எண் 15-A .. அம்பத்தூர் தொழில்பேட்டை—நாங்கம்பாக்கம் ரயில் நிலையம்.

அம்பத்தூர் வரை நீட்டிக்கப்பட்டு, நாள் முழுவதும் செயல்படும் பணியாக மாற்றப் பட்டது.

(ii) வழித்தடம் எண் 58-B .. தங்கசாலை—காரணோடை.

திருக்கண்டலம் வரை நீட்டிக்கப்பட்டது.

(iii) வழித்தடம் எண் 48 .. தங்கசாலை—இ.பெ.தொ.

வில்லிவாகம் வரை நீட்டிக்கப் பட்டது.

(iv) வழித்தடம் எண் 111 .. சென்னை—நம்பாக்கம்.

1 பேருந்து வெள்ளாத்துக்கோட்டை வரை நீட்டிக்கப்பட்டது

1971 சூலை 21]

- (v) வழித்தடம் எண் 112 .. சென்னை—சத் தேர்வை
தியவேடு. வழியாக
தமிழ்
நாடு
எல்லாவரை
செலுத்தப்
படுகிறது.
- (vi) வழித்தடம் எண் 26 .. இ.பெ.தொ.— 1 பேருந்து
பாரிமுனை. அதிகரிக்கப்
பட்டு
இராயபுரம்
மாதா
கோவில்
வரை
நீட்டிக்கப்
பட்டது.

(ஃ) பொதுமக்களின் வசதிக்காக கீழ்க்காணும் வழித்தடங்களில்
மாடிப் பேருந்து, தொடர் பேருந்துகள் விடப்பட்டன—

- (i) வழித்தடம் எண் 18 .. பாரிமுனை—கிண்டி ஒரு புதிய
தொழிற்பேட்டை. மாடிப்
பேருந்து
விடப்பட்டது.
- (ii) வழித்தடம் எண் 11-A பாரிமுனை—தியாக ஒரு தொடர்
ராயநகர். பேருந்து
விடப்பட்டது.
- (iii) வழித்தடம் எண் 61 பிராட்வே—ஆவடி ஒரு தொடர்
விமானத்தளம் பேருந்து
விடப்பட்டது.
- (iv) வழித்தடம் எண் 21-K. பாரிமுனை— ஒரு தொடர்
பட்டினப்பாக்கம் பேருந்து
விடப்பட்டது.
- (v) வழித்தடம் எண் 15 பாரிமுனை— ஒரு தொடர்
அண்ணாநகர். பேருந்து
விடப்பட்டது.
- (vi) வழித்தடம் எண் 71 பிராட்வே— ஒரு தொடர்
ஆம்பத்தூர் பேருந்து
தொழிற்பேட்டை விடப்பட்டது.

(5) கீழ்க்காணும் வழித்தடங்களில் மகளிர்களுக்கு மட்டும் தனிப்
பேருந்துகள் விடப்பட்டன :—

- (i) வழித்தடம் எண் 12-E—அசோகநகர்—பட்டினப்பாக்கம்.
- (ii) வழித்தடம் எண் 17-D—அசோகநகர்—சீதக்காதிநகர்.
- (iii) வழித்தடம் எண் 25—திருவல்லிக்கேணி—வடபழனி.
- (iv) வழித்தடம் எண் 12—விவேகானந்தர் இல்லம்—தியாகராயா
நகர்.
- (v) வழித்தடம் எண் 29—பெரம்பூர்—கலைக்கல்லூரி.
- (vi) வழித்தடம் எண் 24—அண்ணாநகர்—விவேகானந்தா
இல்லம்
- (vii) வழித்தடம் எண் 5-B—மயிலை—தியாகராயநகர்.

[1971 சூலை 21]

- (viii) வழித்தடம் எண் 28-C—சங்கச்சாவடி—கலைக்கல்லூரி.
 (ix) வழித்தடம் எண் 43—இ. பெ. தொ.—பட்டினப்பாக்கம்,
 (x) வழித்தடம் எண் 29-B—தியாகராயநகர்—பெரம்பூர்.
 (xi) வழித்தடம் எண் 48—தங்கசாலை—வில்லிவாக்கம்.
 (xii) வழித்தடம் எண் 37—தங்கசாலை—வடபழனி.

(6) பேருந்துப் பணிகள் செலுந்துவதில் சிக்கனத்தைக் கடைப்பிடிக்குமுகமாக கீழ்க்கண்ட நடவடிக்கைகள் இந்த வருடத்தில் எடுக்கப்பட்டன.—

(i) வழித்தடம் 38-G (பாரிமுனை-சத்தியமூர்த்தி நகர்) ரத்து செய்யப்பட்டது.

(ii) ஏழு நகர வழித்தடங்களில் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை குறைக்கப்பட்டது.

(iii) இருபத்தெட்டு மாவட்ட வழித்தடங்களில் இருந்து பேருந்துகள் எடுத்து மாநகரில் விடப்பட்டன.

(iv) பன்னிரண்டு வழித்தடங்களில் ஓடும் புறநகர் பேருந்துகள் ஓய்வு நேரத்தில் மாநகரத்தில் தனிப்பேருந்துகளாக விடப்பட்டன.

(7) திருவிழாக்கள், கலைநிகழ்ச்சிகள், மாநாடுகள், சந்தைகள் தொடர்பாக ஏற்பட்ட கூடுதல் போக்குவரத்தைச் சரிசெய்யத் தனிப்பேருந்துகள் விடப்பட்டன. நெரிசல் மிகுந்த போக்குவரத்து அதிகமுள்ள பேருந்து நிறுத்துமிடங்களில் போக்குவரத்துப் பயணச்சீட்டுகள் வழங்க நிலைப் பயணித் துணைவர்கள் நியமிக்கப்பட்டு போக்குவரத்து முறைப்படுத்தப்படுகிறது.

(8) இத்துறையினால் ஓட்டப்படுகின்ற நகரப் பேருந்துகளில் விடுமுறை நாட்களுக்கைப் பயணச் சீட்டுகள் வழங்கப்பட வேண்டுமென்று பொதுமக்களிடமிருந்து முறையீடுகள் வந்தன. இந்தக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றும் பொருட்டு 1967-ம் ஆண்டு, செப்டம்பர் திங்கள், 15-ம் நாள் முதல் “விருப்பம் போல் பயணம் செய்வதற்கான” பயணச்சீட்டுகளை பயணிகளுக்கு வழங்குவதற்கான திட்டமொன்றுக்கு அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. இப் பயணச் சீட்டுகள் அனைத்தும் நகர வழித்தடங்கள் அனைத்துக்கும் செல்லுபடியாகும். இப்பயணச்சீட்டுகள், விடுமுறை நாட்களிலும் ஞாயிற்றுக் கிழமைகளிலும் விற்பனை செய்யப்படுகின்றன. அவை எந்த நாளன்று விற்பனை செய்யப்படுகின்றனவோ அந்த நாளுக்கு மட்டுமே செல்லுபடியாகும். இப் பயணச்சீட்டு ஒவ்வொன்றுக்கு முரிய மதிப்பு ரூபாய் 1.50 என்று அமலா செய்யப்பட்டுள்ளது.

24. கீழ்க்கண்ட மாவட்ட விரைவு பேருந்துகள் புதிய வழித்தடங்களில் விடப்பட்டன :—

(1) வழித்தடம் எண் 224—திருவண்ணாமலை—திருப்பதி 1 பேருந்து.

(2) வழித்தடம் எண் 365-A—திண்டுக்கல்—கீழ்அணை 1 பேருந்து.

1971 சூலை 21]

(3) வழித்தடம் எண் 365—திண்டுக்கல்—குமரி 1 பேருந்து.

(4) வழித்தடம் எண் 599—தஞ்சாவூர்—பழனி 1 பேருந்து.

தற்போது 153 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் (10 மாடிப் பேருந்துகள் உட்பட) 59 நீள்தொலை வழித் தடங்களில் இயக்கப்படுகின்றன. லேலண்டு காடெட் அடிச்சட்டத்தில் சாதாரண காடெட் 370 என்ஜினை பயன்படுத்தி தமிழ்நாடு அரசுப்போக்குவரத்தினால் கட்டப்பட்ட மாடிப்பேருந்து 1969-70-ம் ஆண்டில், சென்னை—திருச்சி டிரங்க் வழித்தடத்தில் விடப்பட்டது. பேருந்து செயல்படுவதைக் கண்காணித்த பிறகு இந்த வழித்தடத்தில் மேலும் சில பேருந்துகளும் திண்டுக்கல் வழியாக சென்னை-மதுரை வழித்தடத்திலும் இத்தகைய பேருந்துகள் விடப்பட்டன. 12 ஒற்றைப் பயணத் தடவையளில் திருச்சி செல்லும் 6 பேருந்துகளும், 12 ஒற்றைப் பயணத் தடவையளில் மதுரை செல்லும் 4 பேருந்துகளும் 10 பேருந்துகள் விடப்பட்டன. இப் பேருந்துகளில் கீழ்ப்பகுதியில் 48 இருக்கைகளும், மாடியில் 24 இருக்கைகளும் உள்ளன. மாடியின் உயரம் பயணிகள் காரில் உள்ள உயரத்துக்கு சரியானதாகும்.

25. இத்துறையின் திறனை அதிகப்படுத்துவதற்காக கீழ்க்கண்ட நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

(1) பயணிகள் அதிகமாகச் செல்லக்கூடிய வகையில் நிற் போர் பேருந்துகள் இத்துறையினால் விடப்பட்டன. நிற்கும் பயணிகளுக்கு வரிகுறைவாகையால் இத்துறைக்கு மோட்டார் வாகன வரிப்பணம் மிச்சப்படுகிறது.

(2) பழுதடைந்த பேருந்துகளை உடனடியாகக் கவனிப்பதற்காகக் கம்பியில்லாத் தந்தி சாதனங்கள் பேருந்திய ஒன்பது நடமாடும் (பழுதடைந்த பேருந்தை சீர்படுத்தும்) படைகளை இத்துறை ஏற்படுத்த இருக்கிறது. இவை மத்திய கட்டுப்பாடு நிலையம் ஒன்றுடன் தொடர்பு கொண்டு பழுதடைந்த பேருந்துகளை உடனடியாகச் சீர்படுத்துவதற்காக நகர் முழுவதும் சுற்றிக்கொண்டிருக்கும். இந்த ஏற்பாட்டினால் பழுதடைந்த பேருந்துகள் உடனடியாகக் கவனிக்கப்படுமாலை பேருந்துகள் ஓடும் தடவைகள் குறையாமலும் வருமானம் குறையாமலும் இருக்க உதவுகிறது.

(3) இத்துறையின் வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் பண்டங்களை உபயோகிப்பது அதிகமாகவுள்ளது. பண்டங்கள் வாங்குவதிலும், அதை உபயோகிப்பதிலும் அதைப்பற்றி கணக்கு வைப்பதிலும் அதிகக்கட்டுப்பாடு ஏற்படுத்த வல்லுநர் பரிசீலனை தேவை என்று கருதப்பட்டது. இவ்வேலை “இப்கான்” (IBCON) கம்பெனியிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. அவர்கள் சமர்ப்பித்த அறிக்கை பரிசீலனையில் உள்ளது.

[1971 சூலை 21]

(4) பொறிகளையும் அதைச்சார்ந்த பொருள்களையும் சீர்படுத்துவதற்காக திருச்சியில் இத்துறை ஒரு பிரிவு ஏற்படுத்த திட்டமிட்டுள்ளது. குரோம்பேட்டை, கன்னியாகுமரியில் உள்ள பிரிவுகளை விரிவு படுத்தவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இந்த ஏற்பாடு வண்டியின் பழுதுபட்ட பெரிய பொருள்களை மாற்ற உதவுகிறது. பேருந்துகள் நீண்டகாலம் பட்டறையில் தங்கி இருப்பதையும் தவிர்க்க உதவுகிறது. இதனால் போக்குவரத்து இயக்கத்தில் முன்னேற்றம் ஏற்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

பணிக்களரிகள்.

26. குரோம்பேட்டையிலும் நாகர்கோவிலிலும் உள்ள பணிக்களரிகளின் வேலை முன்னேற்றம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

ஆண்டு.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை		தனியார் நிறுவனம்	
	புதுப்பிக்கப்பட்ட பணிகளின் எண்ணிக்கை.	முடிந்த பணிகளின் எண்ணிக்கை.	புதுப்பிக்கப்பட்ட பணிகளின் எண்ணிக்கை.	முடிந்த பணிகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1969-70	..	332	..	332
1970-71	..	392	..	392

பணிக்களரிகளின் எஞ்சிய திறன், பிற துறைகட்கு வேண்டிய வற்றைச் செய்யப் பயன்பட்டது.

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகள்.

27. சென்னை, கன்னியாகுமரியில் உள்ள டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகள் மூன்று முறைமாற்றுகளில் செயல்படுகின்றன. டயர்கள் புதுப்பிக்கப்படுவதால் புதிய டயர்களுக்காகும் செலவு குறைகின்றது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

ஆண்டு.		புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை.	
(1)	(2)	(3)	(4)
1969-70		23,178	
1970-71		25,487	

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகளில் டயர்கள் புதுப்பிக்கப்படுவதால், ட்யூபுகளும் டயர்களும் ஒட்டிச் செப்பனிடப்படுகின்றன.

1971 சூலை 21]

பணியாளர்.

28. இத்துறையில் பணியாற்றும் பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

	சென்னைப் பிரிவு.	கன்னியா குமரிப் பிரிவு.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)
(அ) தொழில் நுட்பப் பணியாளர்—			
(1) மேற்பார்வைப் பணியாளர்.	533	52	385
(2) மேற்பார்வைப் பணியாளர் நீங்கலான பிற பணியாளர்.	5,640	1,021	6,661
மொத்தம் ..	5,973	1,073	7,046
(இ) போக்குவரத்துப் பணியாளர்—			
(1) மேற்பார்வை பணியாளர்.	606	85	691
(2) மேற்பார்வைப் பணியாளர் நீங்கலான பிறபணியாளர்.	7,560	1,462	9,022
மொத்தம் ..	8,166	1,547	9,713

பணியாளர் நலன்.

29. கடந்த ஆண்டுக்கோப் போல், தொழிலாளர் கல்வித் திட்டத்தின் பயன்கள் இத்துறையினால் முற்றிலும் பயன்படுத்திக் கொள்ளப்படுகின்றன. தொழிலாளர்—ஆசிரியர்கள் 9 பேருக்கும் பிரிவு நிலை வகுப்புப் பயிற்சியாளர்கள் 534 பேருக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டது. பிரிவு நிலை வகுப்புகளில் பயிலும் பணியாளர்களுக்கு, அவ்வகுப்புகளின் கால் அளவு 45 நிமிடங்களுக்கு மேற்படுகையில் கூடுதல் ஊதியமும் அளிக்கப்படுகின்றது.

பயிற்சி.

30. (1) 1961-ம் ஆண்டு பயிற்சியாளர்கள் சட்டத்தின்கீழ், வேலை பயிலுவோருக்குப் பயிற்சியளிக்கும் திட்டம், இந்த ஆண்டும் தொடர்ந்து செயல்பட்டது. இச்சட்டத்தின் கீழ் இந்த ஆண்டு பயிற்சி பெறவோரின் எண்ணிக்கை கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இத் திட்டத்தின் கீழ் பயிற்சி பெறும் காலம் 2 ஆண்டுகளாகும்.

[1971 சூலை 21]

பயிற்சி பெறுவோரின் எண்ணிக்கை

தொழில்.	சென்னைக் கிளை.	அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி.	கன்னியாகுமரி பிரிவு.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
கம்மியர் (மோட்டார் வண்டி).	101	16	19	136
உலோகம் பற்றவைப்பவர் ..	4	3	2	9
கடைசல் இயந்திரப் பணியாளர் ..	..	3	1	4
பெஞ்சு பிட்டர் ..	..	..	1	1
	105	22	23	150

வேலை பழகுவோருக்குக் கிழக்கண்ட விதத்தில் பயிற்சி உதவித் தொகை வழங்கப்படுகிறது :-

(1)	சென்னைக் கிளை.	அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில்.	கன்னியாகுமரிக்கிளையில்.
(1)	(2)	(3)	(4)
	(திங்கள் ஒன்றுக்கு ரூபாய்)		
(1) பயிற்சியின் முதல் ஆண்டின்போது.	70	60	60
(2) பயிற்சியின் 2-வது ஆண்டின்போது.	80	70	70

பயிற்சியாளர்கள் பயிற்சியை வெற்றிகரமாக முடித்ததும், இயன்ற அளவு இத்துறையில் சேர்த்துக் கொள்ளப்படுகிறார்கள். பயிற்சி முடித்தோரை அவர்கள் திறமை பெற்றுள்ள தொழில் பிரிவில், குறிப்பாக யந்திரத் (மோட்டார் வாகனங்கள்) தொழிற் பிரிவில் வேலைக்குத் தெரிந்தெடுக்க, இந்தப் பணித்திட்டம் இத்துறைக்கு மிகவும் பயனுள்ளதாக இருக்கிறது.

(2) இந்திய அரசின் பயிற்சித் திட்டத்தின்கீழ், பொறியியலில் பட்டம் பெற்றோருக்கும் பட்டயத்தகுதி பெற்றோருக்கும் பயிற்சியளிக்கும் பணித்திட்டம் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்படுகிறது.

(3) துறையைச் சேர்ந்த பணிக்களரியில், உதவித்தொகை பெறும் வேலை பழகுவோரைப் போன்று, பட்டயத்தகுதி பெற்றோருக்கும், பட்டம் பெற்றோருக்கும் கூடப் பயிற்சியளிக்கப்படுகிறது. ஒரே நேரத்தில், இத்துறை நகரப் பணிமனைகளில் 40 பேருக்கும், அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில் 24 பேருக்கும் கன்னியாகுமரிக் கிளையில் 30 பேருக்கும் பயிற்சியளித்து வருகிறது.

1971 ஜூலை 21]

(4) இத்துறையைச் சேர்ந்த பணியாளர்களின் ஆன்மக்களுக்கும் சார்ந்து வாழ்வோர்க்கும் employees) பயிற்சியளிக்கும் பணித் திட்டமும் தொடர்ந்து செயல்பட்டு வருகிறது. ஓராண்டு காலப் பயிற்சியின் போது முதல் ஆறு மாத காலத்திற்கு ரூபாய் 1 வீதமும் அடுத்த ஆறு மாத காலத்திற்கு ரூபாய் 1.50 வீதமும் பயிற்சியாளர்களுக்கு நாள்படி வழங்கப்படுகிறது. பயிற்சியை வெற்றிகரமாக முடித்த பின்னர் அவர்கள் இத்துறையில் வேலைக்குச் சேர்த்துக் கொள்ளப்படுகிறார்கள்.

தொழிலாளர்களுக்குப் பணி நலன்கள்.

31. (1) ஒவ்வொரு நகரப் பணிமனைகளுக்கும் அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக் களரிக்கும் கன்னியாகுமரிப் பிரிவிந்த மருந்தகங்கள் உள்ளன. இந்த மருந்தகங்களில் இருப்பு இல்லாததும், மருத்துவத்திற்குப் பணியாளர்கள் விலைக்கு வாங்கியதுமான விலை உயர்ந்த மருந்துகளின் செலவை அரசு திருப்பித் தருகிறது. இத் துறையுடன் குடும்ப நலத் திட்டப் பிரிவு ஒன்றும் இணைக்கப்பட்டுள்ளது.

(2) அபராத நிதியிலிருந்து, காயமடைந்த தொழிலாளர்களுக்கும் தீயினாலும் வெள்ளத்தினாலும் பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கும் நிதியுதவி அளிக்கப்பட்டது.

(3) முந்திய ஆண்டில் அளிக்கப்பட்ட பொழுதுபோக்கு வசதிகள் தொடர்ந்து அளிக்கப்பட்டு வந்தன. இந்த ஆண்டில் இதற்கென அரசு ரூபாய் 8,000 அளித்துள்ளது. 1968-ம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் 23-ஆம் நாளிலிருந்து ஒரு தூல் நிலையம் செயல்பட்டு வருகிறது. கோயம்புத்தூர், சேலம், மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி முதலிய மண்டலத் தலைமையிடங்களில் பொழுதுபோக்கு மன்றங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன.

(4) 1964-ஆம் ஆண்டு மே திங்கள் 1-ம் நாள் முதல் நியாய விலைக்கடை செயல்பட்டு வருகிறது. பங்கீட்டுப் பொருள்களனைத்தும் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகின்றன. தொழிலாளர்களுக்கு கடன் வசதியும் செய்யப்பட்டுள்ளது. தற்போது நியாய விலைக் கடையில் 2,767 உறுப்பினர்கள் சேர்ந்துள்ளனர். அரிசி வழங்குவதை, மாத உதியம் ரூபாய் 300-க்குக் குறைவாகப் பெறுவோருக்கு மட்டுமே என்று வரையறுக்குமாறு அரசு உத்தரவு பிறப்பித்துள்ளது. இந்த உத்தரவின்படி மலிவு விலை அரிசி வழங்கும் திட்டம் 2,487 பணியாளர்களுக்கு நன்மை பயக்கிறது.

பொது மக்கள் தொடர்புப் பணிகள்.

32. (1) இத்துறை பொது மக்களிடம் நல்ல தொடர்பு வைத்துள்ளது. பொது மக்களிடம் இருந்து வரும் புகார்களும், குறைகளும், உடனடியாக கவனிக்கப்பட்டு நிவர்த்திக்கப்படுகின்றன.

[1971 ஜூலை 21]

(2) இழப்புப் பொருள் பிரிவிற்குப் பயணிகளின் 1,088 பொருள்கள் வந்து சேர்ந்தன. அவற்றில் 294 பொருள்கள் அவற்றை இழந்தவரிடமே சேர்ப்பிக்கப்பட்டன. எஞ்சிய பொருள்கள் உரியவரிடம் சேர்ப்பிக்க காவல் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளன.

(3) செய்தித்தாள் மூலமும், அனைத்திந்திய வானொலி மூலமும் முக்கிய அறிவிப்புக்களை மக்களுக்கு அறிவிக்க 59 செய்திக் குறிப்புகள் இத்துறையால் வெளியிடப்பட்டுள்ளன.

(4) பயணம் செய்வோரின் நன்மைக்காக பேருந்துகளின் பக்கவாட்டில் உள்ள மேற்புரச் சட்டங்களில் முக்கிய குறிப்புகள் எழுதப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த குறிப்புகள் தொலைப்பேசி அட்டவணைப் புத்தகத்திலும் பிரசுரிக்கப்பட்டுள்ளன.

(5) பயணம் செய்வோரிடம் நல்லுறவை வைத்துக் கொள்வதற்காகவும் இத்துறையைப் பற்றிய முன்னேற்றத்தை தெரியப்படுத்துவதற்காகவும் இத்துறை அதிகாரிகளும் தொழிலாளர்களும் அனைத்திந்திய வானொலி நிகழ்ச்சிகளிலும், தனியார்த் துறையும், சங்கங்களும் நடத்துகின்ற பொது நிகழ்ச்சிகளிலும் கலந்து கொண்டனர்.

(6) ஏற்பு பெற்ற அரசு மருத்துவ மனைகளில் சிகிச்சை பெற பேருந்தில் இலவசப் பயணம் செய்ய குருடர்களுக்கும், உடல் ஊனம் உடையவர்களுக்கும் இத்துறை பேருந்து சீட்டுகள் அளித்து வருகிறது.

(7) பேருந்தில் பணி செய்யும் பணியாளர் பயணிகள் இழந்த பொருள்களை நல்லென்னத்துடன் கொண்டுவந்து தருவதற்காக இத்துறையில் “நன்னடத்தை பரிசளிப்பு திட்டம்” ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. நன்னடத்தை உள்ள நடத்துநர்களுக்கு பண பரிசளிப்பை சிறு சேமிப்பு பத்திரமாக பொது நிகழ்ச்சிகளில் தரப்படுகிறது.

(8) ஒப்பற்ற சிறமையுள்ள அல்லது ஒப்பற்ற தொண்டு செய்த தொழிலாளர்களுக்கு தனிச் சிறப்பு பரிசுகள் வழங்கப் படுகின்றன.

(9) சுற்றுலா பயணம் செய்வோரை ஊக்குவிப்பதற்காகவும், சென்னை நகரத்தில் முக்கியமான புகழ் பெற்ற இடங்களைச் சுற்றிப் பார்ப்பதற்காகவும் இத்துறையினரால் குறைந்த கட்டணத்தில் தனிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன.

(10) இத்துறையைச் சேர்ந்த குரோம்பேட்டை பணிக் களரியில் எதிர்பாராத இடர் நேராவண்ணம் முன்னெச்சரிக்கை யுடன் மிக நல்ல முறையில் தொழில் நடந்து வருகிறது. இந்த பணிக்களரி கடந்த 6 வருடகாலமாக மத்திய அரசால் தரப்படும் “நாடு முழுமைக்குரிய பாதுகாப்பு பரிசளிப்பை” தொடர்ந்து பெற்று வருகிறது. மேலும் இந்த பணிக்களரி உறுப்பு ஊழலுள்ளவர்களை அதிகமாக வேலைக்கு நியமித்து உள்ளதற்காகவும் பரிசுகளைப் பெற்றிருக்கிறது.

1971 ஜூலை 21]

மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம்.

33. 1955-ம் ஆண்டு, ஆகஸ்டு திங்கள், 15-ம் நாள் முதல் செயல்படும் மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம், அதன் நடவடிக்கைகளை படிப்படியாக விரிவுபடுத்திக் கொண்டது. தற்போது இந்த நிறுவனத்தினால் அரசின் பல்வேறு துறைகளுக்குச் சொந்தமான 2,000 வண்டிகளுக்கு மேல் பேணப்பட்டு வருகின்றன. மூன்று கட்டங்களில் இந்த நிறுவனத்தின் முழு அமைப்பு சீர்படுத்தப்பட இருக்கிறது. கட்டுதல் பணியாளர்களை நியமித்தல், கருவிகளையும், சாதனங்களையும், வழங்குதல் மத்திய கொள்முதல் சேமிப்புப் பிரிவை ஏற்படுத்துதல் ஆகியவைகளுக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்குவது குறித்த முதல் கட்டம் முடிக்கப்பட்டுள்ளது. சென்னை, மத்தியப் பணிக் களரிக்காக புதிய கட்டிடங்களைக் கட்டுதல், சேலத்திலும், மதுரையிலும், தஞ்சாவூரிலும் உள்ள பணிக்களரி கட்டிடங்களை விரிவுபடுத்துதல் ஆகியவை இரண்டாம் கட்டத்தில் அடங்கும். இவ்வேலை 1971-72 ஆண்டிற்குள் முடிவடையும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. கோயம்புத்தூரிலும், கன்னியாகுமரிப்பிலும் புதிய பணிக் களரிகள் திறப்பது குறித்த மூன்றாவது கட்டம் 1972-73 ஆண்டில் செயல்படுத்த திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது. வேலூர், கடலூர், திருச்சி, திருநெல்வேலி, காஞ்சிபுரம், கோயம்புத்தூர் ஆகிய 6 இடங்களில் பணித்துறை நிலையங்கள் ஏற்படுத்த அரசு அனுமதி வழங்கி இருக்கிறது.

1968 டிசம்பர் திங்களில் கார் செப்பனிடும் பிரிவு ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. அமைச்சர்களின் கார்களையும், தலைமைச் செயலகம், அரசு விருந்தினர் மாளிகை முதலியவற்றின் வண்டிகளையும் செப்பனிடுவதற்காகவே இது ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

விவர அறிக்கை

பேருந்துத் தொகுதிகளின் மொத்த எண்ணிக்கையும் சாலையில் செல்லும் வண்டிகளின் சராசரி எண்ணிக்கைகளும்.

	இந்த ஆண்டு முடிவில் பேருந்துத் தொகுதிகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.				இந்த ஆண்டில் சாலையில் செல்லும் வண்டிகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1959-60		561	386			
1960-61		695	537			
1961-62		770	569			
1962-63		814	629			
1963-64		950	690			
1964-65		1,076	789			
1965-66		1,256	937			
1966-67		1,373	1,069			

[1971 ஜூலை 21]

விவர அறிக்கை I—தொடர்ச்சி.

					இந்த ஆண்டு இந்த ஆண்டில் முடிவில் பேருந்துத் சாலையில் செல் தொகுதிகளின் மொத்த களின் சராசரி எண்ணிக்கை.	இந்த ஆண்டில் சாலையில் செல் லும் வண்டி களின் சராசரி எண்ணிக்கை.	
	ஆண்டு.				(1)	(2)	(3)
1967-68	..	..	..	..	1,731		1,259
1968-69	..	..	..	..	1,946		1,599
1969-70	..	..	..	..	1,975		1,691
1970-71	(எதிர்பார்க்கப்படுகிறது)				..	2,125	1,764

விவர அறிக்கை II.

மாற்றியமைக்கப்பட்ட, அதிகரிக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையைக் காட்டும் விவர அறிக்கை.

				மாற்றிய மைக்கப்பட்ட பேருந்துத் தொகுதிகளின் எண்ணிக்கை.		அதிகரிக்கப்- பட்ட பேருந் துத் தொகுதி களின் எண்ணிக்கை.		மொத்தம்.	
ஆண்டு.				(1)	(2)	(3)	(4)		
1959-60	..	..	..	114	10	124			
1960-61	..	..	..	35	134	169			
1961-62	..	..	..	11	75	86			
1962-63	..	..	..	130	44	174			
1963-64	..	..	..	43	136	179			
1964-65	..	..	..	137	126	263			
1965-66	..	..	..	113	180	293			
1966-67	..	..	..	105	117	222			
1967-68	—	..	..	151	358	509			
1968-69	..	..	..	101	215	316			
1969-70	..	..	..	192	29	221			
1970-71 (எதிர்பார்க்கப்பட்டது)..				205	150	355			

விவர அறிக்கை II1.

1959-60-லிருந்து 1970-71 வரையிலான ஆண்டுகளில் வரவு, செலவு, நிகர வருவாய், லாபம் இவற்றின் விவரங்கள்.

ஆண்டு.	மொத்த வருவாய்.	செலவு.	நிகர வருவாய்.	நிதி.	நிகர லாபம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	(ரூபாய் ஸ்சத்தில்.)				
1959-60	2,66.53	2,01.70	64.83	37.73	27.10
1960-61	3,16.27	2,39.67	76.60	61.37	15.23
1961-62	3,91.65	2,97.21	94.44	75.81	18.63
1962-63	4,68.96	3,78.72	90.24	77.82	12.42
1963-64	5,50.83	4,87.10	63.73	91.82	(-)28.09
1964-65	6,75.82	5,89.43	86.39	1,04.63	(-)18.24
1965-66	8,39.27	7,40.67	98.60	1,12.99	(-)14.39
1966-67	9,68.15	8,96.55	71.60	1,32.60	(-)61.00
1967-68	12,23.81	10,87.99	1,35.82	1,59.07	(-)23.25
1968-69	16,48.32	14,88.81	1,59.51	1,88.89	(-)29.38
1969-70	17,95.11	16,43.09	1,52.02	1,96.52	(-)44.50
1970-71 (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது)	19,12.57	17,83.29	1,23.28	2,06.50	(-)83.22

1971 ஜூலை 21]

நினைப்புகள்

[1971 ஜூலை 21]

விவர அறிக்கை IV.

தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து—நேர்முக, மறைமுகக் கட்டணங்களைக் காட்டும் விவர அறிக்கை.

பகுதி I.

செலவு விவரங்கள்.

1969-70. 1970-71
(கணக்குகள்). (ஏதிர்பார்க்கப்படுகிறது).

(1)

(2)

(3)

(ரூபாய் லட்சத்தில்.)

I-A. நேர்முகக் கட்டணங்கள் —

1. போக்குவரத்து, தொழில் நுட்பப் பணி யாளர்களுக்கு ஊதியம்.	3,90.62	4,38.86
2. எரிபொருள்	3,45.23	3,54.31
3. டயர்களும், பூப்புகளும் (காற்றுக் குழாய்களும்)-	93.27	1,00.61
4. சில்லரை பாகங்களும், அணுகு சாதனங் களும்.	2,03.42	2,32.00
5. பழுது பார்த்தலும், பணி செல்தலும்.		
6. மோட்டார் வண்டிகளுக்கான வரி களும், மேற்கட்டணங்களும்.	2,70.39	2,86.28
7. அலுவலர், நிர்வாகம் இவற்றிற்கான சம்பளம்.	34.34	41.15
8. வாடகை, கட்டணம், வரி, துணி வகை, மற்றும் ஏனைய சில்லரைச் செலவு கள்.	42.47	47.89
9. அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் மத்தியப் பணிக்களரிக்கு நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	70.86	93.80
10 ராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்கு நேர் முகக் கட்டணங்கள்.	42.46	38.58
மொத்தம்—நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	14,93.06	16,33.48

ரூ. காசு.

ரூ. காசு.

B. ஒரு மைலுக்கு நேர்முகக் கட்டணங்கள் —

1. சென்னைப் பிரிவு (மாநகர், புறநகர், மாவட்டம், கடுவிசை உட்பட).	1 41	1 43
2. கன்னியாகுமரிப் பிரிவு	1 31	1 29

1971 ஜூலை 21]

செலவு விவரங்கள்.

1969-70
(கணக்குகள்).1970-71
(எதிர்
பார்க்கப்
படுகிறது).

(1)

(2)

(3)

(ரூபாய் லட்சத்தில்.)

II-A. மறைமுகக் கட்டணங்கள்—

1. விடுப்பும், ஓய்வூதியமும்	30.52	31.50
2. தணிக்கைக் கட்டணம்	1.45	1.50
3. முதலீட்டில் வட்டி	1,04.23	1,10.30
4. அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் மத்தியப் பணிக்களரிக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்	10.57	7.80
4. ராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்	3.26	4.71

மொத்தம்—மறைமுகக் கட்டணங்கள்

1,50.03

1,55.81

B. ஒரு மைலுக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்—

1. சென்னைப் பிரிவு (மாநகர், புறநகர், மாவட்டம், கடுவிசை உட்பட).	0.15	0.15
2. கன்னியாகுமரிப் பிரிவு	0.07	0.06

ரூ. காசு

ரூ. காசு

பகுதி II.

செலவு விவரங்கள்.

1969-70
(கணக்குகள்).1970-71
(எதிர்
பார்க்கப்
படுகிறது).

(1)

(2)

(3)

(ரூபாய் லட்சத்தில்.)

1. போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கான நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	13,79.74	15,01.10
2. அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி, ராணித்தோட்டம் பணிக்களரி களுக்கு நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	1,13.32	1,32.38
3. மொத்தம்—நிறுவனங்களுக்கான நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	14,93.06	16,33.48
4. போக்குவரத்துப் பணிக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	1,36.20	1,43.30
4. அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி, ராணித்தோட்டம் பணிக்களரி களுக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	13.83	12.51
6. மொத்தம்—நிறுவனங்களின் மேல் மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	1,50.03	1,55.81
7. மொத்தம்—தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறைக்கு நேர்முக, மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	16,43.09	17,89.29

[1971 ஜூலை 21]

பகுதி III.

பங்குத் தொகை.

	1969-70.	1970-71 (எதிர்பார்க்கப் படுகிறது).	1 ஏப்ரல் 1971 (அன்றுள்ள படி).
(1)	(2)	(3)	(4)
	(ரூபாய் லட்சத்திலே.)		
1. தேய்மான சேமநிதி	1,96.52	2,06.50	9,04.89
2. வளர்ச்சி நிதி	..	..	31.80
3. பயணிகள் வசதிக்கான நிதி	..	..	3.50
4. வீட்டு வசதி நிதி	..	..	12.18
	1,96.52	2,06.50	9,52.37

விவர அறிக்கை V.

மூலதன முதலீடு.

அன்றுள்ளபடி	மொத்தம்.	ஒவ்வோ ராண்டும் கூடுதல்.
(1)	(2)	(3)
	(ரூபாய் லட்சத்திலே.)	
1-4-1959	3,01.84	25.66
1-4-1960	3,68.08	66.24
1-4-1961	4,33.66	65.58
1-4-1962	4,96.05	62.39
1-4-1963	5,11.06	15.01
1-4-1964	6,88.54	1,77.48
1-4-1965	8,48.86	1,60.32
1-4-1966	10,02.02	1,53.16
1-4-1967	12,03.17	2,01.15
1-4-1968	14,20.51	2,17.34
1-4-1969	16,67.16	2,46.65
1-4-1970	18,13.88	1,46.72
1-4-1971 (தற்காலிகமானது)	20,05.73	1,91.85

1971 சூலை 21]

விவர அறிக்கை VI.

குரோம்பேட்டையில் உள்ள அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் மத்தியப் பணிக் களரியில் கட்டப்பட்ட பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை:—

கால அளவு.

கட்டப்பட்ட பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை.

(1)	(2)
1958-59 66	
1959-60 83	
1960-61 97	
1961-62 127 (20 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், 3 லாரிகள் உட்பட).	
1962-63 122 (28 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட).	
1963-64 181 (37 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், 7 லாரிகள் உட்பட).	
1964-65 292 (42 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், 4 லாரிகள், 60 மாற்றப்பட்ட பேருந்துகள், ஏனைய 15 பணிகள் உட்பட).	
1965-66 324 (23 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக 61 பணிகள் உட்பட).	
1966-67 342 (15 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள் மத்திய பிரதேசத்திற்காகக் கட்டப்பட்ட 7 பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக 151 பணிகள் உட்பட).	
1967-68 432 (5 கடுவிசைப் பேருந்துகள், 133 கடுவிசைப் பேருந்துகள் போன்ற பேருந்துகள், 2 லாரிகள், மத்தியப் பிரதேசத்திற்காகக் கட்டப்பட்ட 2 பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக நான்கு பணிகள், உலகத் தொழிற் சந்தைக் காகக் கட்டப்பட்ட 3 சிறப்பு வகைப் பேருந்துகள் உட்பட).	
1968-69 328 (209 மாநகர-வெளியூர்ப் பேருந்துகள், 71 கடுவிசைப் பேருந்துகள் போன்ற பேருந்துகள், 3 லாரிகள், அரசின் ஏனைய துறைகளுக்காகக் கட்டப்பட்ட 45 பேருந்துக் கூடுகள் உட்பட).	
1969-70 279 (158 மாநகர-வெளியூர்ப் பேருந்துகள், 15 மாடிப் பேருந்துகள், 7 கடுவிசைப் பேருந்துகள் போன்ற பேருந்துகள், 4 தொடர்பு பேருந்துகள், அரசின் ஏனைய துறைகளுக்காகக் கட்டப்பட்ட 95 பேருந்துக் கூடுகள் உட்பட).	
1970-71 324 (202 மாநகர-வெளியூர்ப் பேருந்துகள், 2 மாடிப் பேருந்து, 1 கடுவிசைப் பேருந்து போன்ற பேருந்து, 3 கடுவிசைப் பேருந்துகள், 62 நிற்கும் பேருந்துகள், அரசின் ஏனைய துறைகளுக்காகக் கட்டப்பட்ட 55 பேருந்துக் கூடுகள் உட்பட).	

[1971 சூலை 21]

விவர அறிக்கை VII.

ராணித் தோட்டப் பணிக் களரியில் கட்டப்பட்ட பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை:—

கால அளவு.

கட்டப்பட்டுள்ள பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை.

(1)	(2)
1964-65	44 (4 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட).
1965-66	60 (21 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட; ஆனால், ஏனைய துறைகளுக்கு ஆற்றிய 23 பணிகள் நீங்கலாக).
1966-67	72 (7 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்கு ஆற்றிய 32 பணிகள் உட்பட).
1967-68	111 (12 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், அரசின் ஏனைய துறைகளுக்காகக் கட்டிய 12 பேருந்துக் கூடுகள் உட்பட).
1968-69	83 (15 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக ஆற்றிய 15 பணிகள் உட்பட).
1969-70	53 (6 உடுவிசைப் பேருந்துகள், 10 சாதாரணப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக ஆற்றிய 37 பணிகள் உட்பட).
1970-71	68 (22 உடுவிசைப் பேருந்துகள், 31 சாதாரணப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக 15 பேருந்துக் கூடுகள் உட்பட).

இணைப்பு 3.

[522ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

1970-71-ல் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகம் பற்றிய குறிப்புரை.

சமூக-பொருளாதார வளர்ச்சிக்குப் போக்குவரத்து மிக இன்றியமையாததாகும். சாலைப் போக்குவரத்து ஏற்பாட்டின் திறமை, முக்கியமாக, அது பொதுமக்களுக்கு ஆற்றும் தொண்டினை யொட்டி மதிப்பிடப்படுகிறது. சாலைப் போக்குவரத்தின் இயங்கு திறனை மேம்படுத்தவும் அது பொதுமக்களுக்கு ஆற்றும் பணியைப் பெருக்கவும் சீரிய முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. 1970-71-ல் பேருந்துப்போக்குவரத்து ஒரு சீராக வளர்ந்து வந்துள்ளதைக் கீழ்க்கண்ட விவர அறிக்கை தெளிவாகக் காட்டுகிறது :-

பேருந்துகள்:

கீழ்க்காணும் நாள் வரை.

தனியார்.

தமிழ்நாடு அரசுப் போக்கு வரத்துத் துறை.

31-3-1969	5,661	1,979
31-3-1970	5,840	2,006
31-3-1971	6,013	2,179